

4. Le pont de la Lionne – vitrail : le forgeron



Le forgeron, vitrail de Anne-Lise Vullioud, vitraillière au Brassus.

Le travail dans les grandes forges de l'Abbaye, du Brassus et des Charbonnières, plus précisément en Bonport, au bord du lac Brenet, ne saurait nous faire oublier celui des petites forges, innombrables, accolées à maintes maisons de nos villages.

On y forgeait sans doute nos outils. Il est possible que cette production était aussi vendue à l'extérieur de la Vallée. On pratiqua ce métier de manière intense pendant des siècles jusqu'au milieu du XVIII^e siècle où l'horlogerie vint supplanter rapidement le travail du forgeron. Il n'empêche que c'est là, dans leurs forges, que nos Combiens avaient pu se faire la main. Il ne leur fut pas trop difficile bientôt de passer du travail de force du disciple de Vulcain à celui tout en finesse de l'horloger.

La Lionne et ses ponts

La Lionne, quel drôle de nom pour une rivière !
Le toponymiste Henri Delacrétaz l'explique :

Chacun le sait, on désigne par ce mot – qui rappelle celui de la femelle du roi des animaux – un cours d'eau affluent du lac de Joux coulant sur le territoire de l'Abbaye. D'aucuns l'orthographiaient « La Lionna », la dernière voyelle restant toutefois muette.

Il est indiscutable qu'un tel vocable n'a aucun rapport quelconque avec le fauve en cause. Il s'agit d'un leurre. Les vieux noms qualifiant la Lionne le démontrent. Le premier connu est « Liona » devenu « Léona » avant l'an 1100. Dès lors, on trouve « Leena » en 1140, fausse interprétation d'un mot celtique¹.

L'auteur examine ensuite tous les autres noms où le terme de lion intervient pour conclure que tous ces vocables signifient simultanément ruisseau ou vallée.

Nous voici donc en quelque sorte éclairés !

Cette rivière, issue du pied de la montagne, se jette dans le lac de Joux après un parcours de quelque cinq cents mètres.

Elle servit d'ancienne date à faire mouvoir les roues de divers bâtiments industriels, scieries, moulin et autres.

Elle n'a plus d'utilité aujourd'hui en ce sens-là.

Elle est traversée par cinq ponts, d'aval en amont :

1o Passerelle du bord du lac.

2o Pont de la Lionne en pierre de taille construit à la fin du XVIIIe siècle.

3o Pont de la route cantonale, sans doute reconstruit plusieurs fois.

4o Pont Jacques Berney, servant au transport des planches d'une rive à l'autre. On y roule au pas ou l'on ne passe pas !

5o Pont de la scierie du milieu ou de la Côte à Claude. Construit et reconstruit dès ses origines lointaines. On le sert pour joindre le village à ses hauts, forêts et pâturages.

Chacun de ces ponts garde son utilité.

C'est néanmoins le pont de la Lionne, no 2, qui mérite le plus notre attention, véritable œuvre d'art par la beauté de ses formes et par sa solidité, puisqu'il reste en place après de bons et loyaux services pendant plus de deux siècles.

Ce pont fut en bois dès les origines – sans qu'on ne puisse donner aucune date de construction – jusqu'à la fin du XVIIIe siècle où il fut remplacé par un ouvrage d'art en pierre de taille.

L'entrepreneur fut alors Jean-Pierre Reymond, tailleur à Vaulion. Le pont, ainsi que quelques travaux annexes, avait coûté la somme de quatorze cent cinquante francs.

¹ H. Delacrétaz, La Lionne, FAVJ du 26.04.1961.



Côté amont.



Côté aval.

Bref survol de l'industrie à l'Abbaye

Avec une rivière intarissable à disposition, il est normal que l'utilisèrent les premières industries de la région, moulin, forges, battoir, martinet et scieries.

Ces dernières furent longtemps trois :

- La scierie du moulin, conjointe avec cette seconde activité.
- La scierie du milieu
- La scierie du bas.

Celle-ci fut déjà abandonnée à la fin du XIXe siècle, tandis que les deux autres prolongeaient leur activité tout au long du siècle suivant.

Seule demeure aujourd'hui la scierie du Milieu, par ailleurs aussi la dernière de toute la Vallée. La voir à l'œuvre, c'est retrouver par la pensée une époque où plus de quinze scieries s'activaient simultanément dans la région.

Mais chacun de ce village n'était pas scieur ! L'Abbaye connut aussi ces différentes activités dont on vivait partout dans les villages voisins : petites forges, lapidairerie, coutellerie, horlogerie.

La grande industrie pénétra au village grâce aux capitaux non employés que l'on réservait pour le chemin de fer que l'on espérait voir passer sur cette rive orientale. Le parcours choisi ayant été sur la rive occidentale, il convenait d'utiliser ce joli bas de laine.

Ainsi fut installée en 1901 une fabrique de limes sur la rive gauche de la Lionne. Cette entreprise devait durer jusqu'en 1990. A cette date la société fut dissoute, les locaux rachetés et transformés par la manufacture Breguet SA du Brassus bientôt acquise par le Swatch Group, avec le secteur production désormais installé au village de l'Orient.

Les produits Breguet s'exportent dans le monde entier.



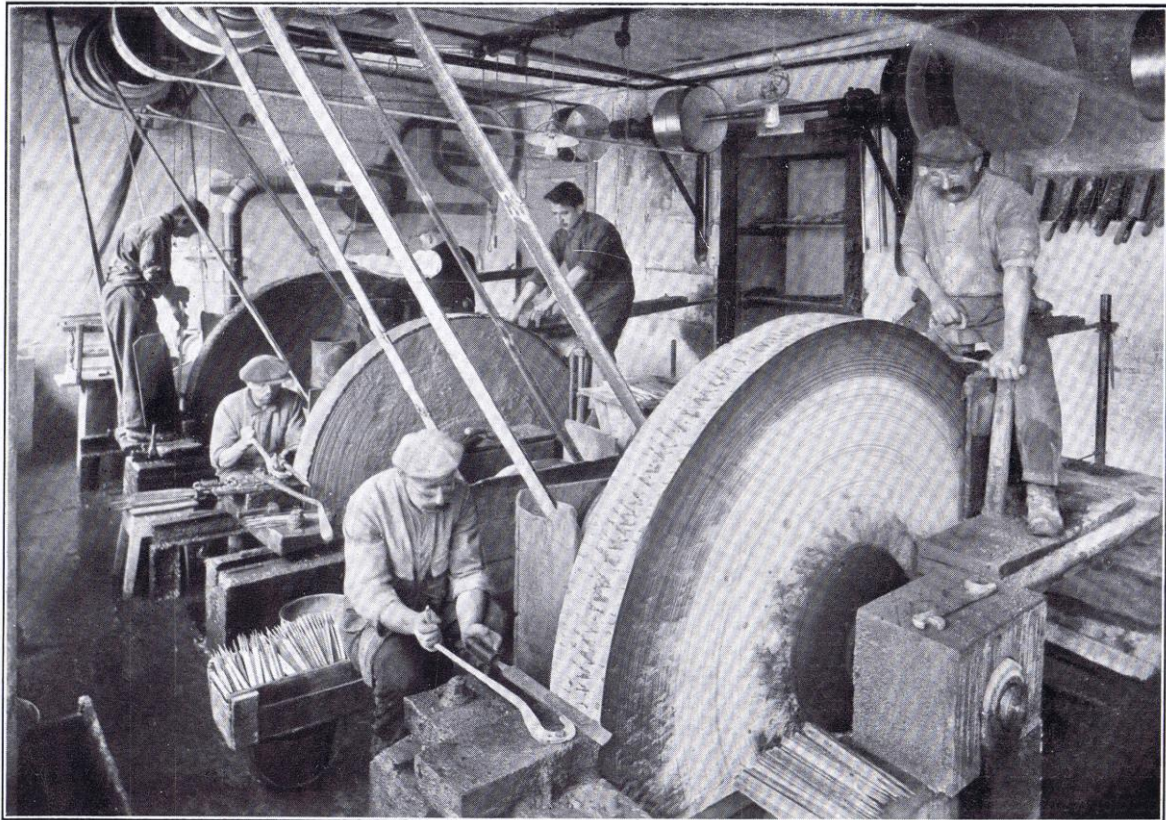
Carte de la Vallée, archives communales de Vaulion. Elle a été dessinée en 1709 par Jérémie-Olivier Valloton de Vallorbe. Le pont, alors en bois, n'est représenté que par un trait insignifiant. Deux industries à l'époque : un moulin et une forge. Les scieries vont apparaître peu après.



La fabrique de limes en vrai au début du siècle.



Plus belle que nature sur le logo des papiers administratifs, factures et correspondances.



Mais à l'intérieur, ça ne rigole pas. Atelier de meulage de limes.

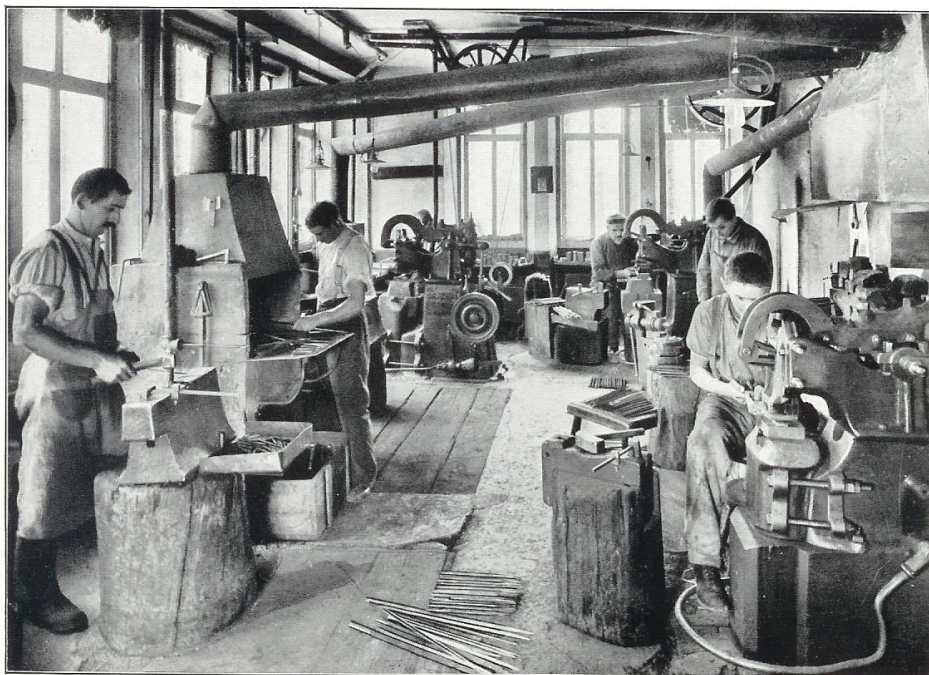


Fig. 7. — Le forgeage des limes, à la main et au marteau-pilon.



Une architecture exceptionnelle pour le réaménagement de l'ancienne fabrique de limes. Breguet, depuis 1775.





Des produits exceptionnels.

Outre Breguet, les Montres Claude Meylan, sculpteur du temps, atelier situé au cœur même du village, proposent des montres de qualité. Le modèle ci-dessous est une pièce exceptionnelle.



Cette entreprise a pris la suite de la maison Berney Blondeau créée en 1972 œuvrant déjà sur une horlogerie de qualité.

De nombreuses autres entreprises sont installées dans la zone industrielle de « sur la Rose ».

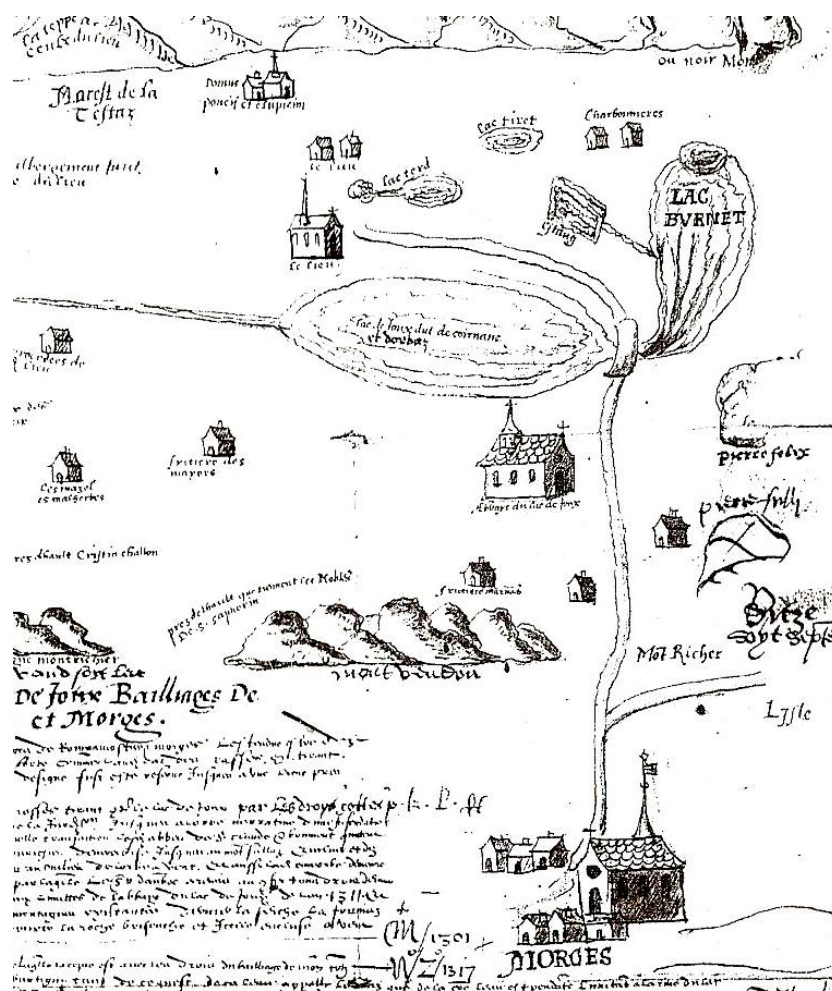
Communications

Un pont sert de manière toute naturelle à faciliter celles-ci. Le pont de la Lionne n'échappe à cette règle.

Parlons d'autrefois.

La route l'Abbaye – plaine vaudoise est la plus importante. Elle met en communication le couvent avec ses propriétés du bord du Léman où l'on se ravitaille notamment en vins. Les charrois sont effectués par des laïcs soumis à des corvées, en particulier les habitants du Lieu². On utilise alors deux routes possibles.

1o Celle des Croisettes – Prés de l'Hault – Montricher. Une carte de 1572 montre que c'est alors la principale, et bien qu'elle doive franchir un col à 1300 m environ.



² Dans un acte du 9 juillet 1458 (AALJ p. 80), on peut lire ceci : Au sujet du charroi de vin il fut réglé que chaque habitant du Lieu faisant feu et tenant des chevaux ferait un charroi par année, pour le transport des vins du couvent depuis Lonay, Echichens et autres lieux du pays jusqu'à l'Abbaye, mais l'abbé était tenu de nourrir les charretiers et, au retour, de leur remplir de vin un baril de la contenance de trois pots.

2. La route de Pétra-Félix. Celle-ci devait supplanter celle des Croisettes assez tôt. Elle a l'avantage de conduire d'une part en plaine du côté du Léman, et d'autre part de permettre de joindre Vaulion Romainmôtier, notre chef-lieu administratif du temps de LL.EE.

Les frais d'entretien de cette seconde voie de communications seront en partie à charge des communes du Lieu et de l'Abbaye. Celles-ci rechignent volontiers et sont souvent remises à l'ordre par LL.EE. qui veillent à ce que le réseau routier du Pays de Vaud soit de qualité acceptable.



Borne directionnelle située au fond du vallon de la Grande Posogne. D'un côté l'on va sur Romainmôtier par Vaulion, de l'autre sur Morges par Mont-la-Ville.

Une autre route permet de gagner Vallorbe. Elle passe au Pont, elle emprunte la région tourbeuse de Sagne-Vuagnard puis elle descend dans le vallon des Epoisats pour enfin gagner la capitale du fer après un long parcours empruntant le pied de la Dent de Vaulion. Elle retient l'attention de LL.EE. déjà en 1621, preuve de son importance. Ce parcours sera remplacé en 1932 par la route actuelle du Mont-d'Orzeires.

Le chemin de l'Abbaye au Pont par le bord du lac subit une réparation importante en 1773. Auparavant on devait se contenter d'une sente ordinaire

rendue difficile à cause de l'humidité des terrains. Une bonne route joignant les deux villages n'est visible que sur la carte Dufour de 1853.

La route L'Abbaye les Bioux - Le Chenit resta longtemps en l'état de chemin. Elle fut réaménagée en 1870 pour être retravaillée une nouvelle fois ultérieurement.



Route neuve de 1870. . Photo de la fin du XIXe siècle d'Auguste Reymond.

La route neuve pour se rendre à St. Michel fut construite vers 1890. Son financement fut du ressort de la commune.



L'ancienne route de l'Abbaye à St. Michel est encore visible sur cette photo de la fin du XIXe siècle prise par Auguste Reymond. C'était par ailleurs plus un grimpe-chat qu'une route !

Pour quant à joindre le village aux alpages et forêts supérieurs, après l'utilisation de chemins divers et scabreux, des travaux interviennent dès 1890. On aura certes une nouvelle route, mais celle-ci si raide que l'on devrait plutôt parler d'un toboggan ! On avait trainé les bois jusque là. On aurait dès lors l'obligation d'enrayer, soit de freiner, avec le sabot ou la mécanique.

Un chemin pour les Ermitages se projette dès 1919.

Tous ces chemins encore en terre blanche. Le goudronnage intervient dès 1934, goudron appliqué par la technique de pénétration, plus onéreuse mais plus durable. La route de la Côte à Claude ne sera toutefois goudronnée qu'en 1964. Elle avait eu le temps d'être ravinée jusqu'au cœur de nombreuses fois.



La route de la Côte à Claude peinte par Fridolin Gaillard, sauf erreur instituteur. Du beau boulot, mon gaillard !